



## Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (šiesta komora)

z 24. novembra 2016\*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Životné prostredie — Posudzovanie vplyvov určitých verejných alebo súkromných projektov na životné prostredie — Smernica 2011/92/EÚ — Projekt podliehajúci posúdeniu — Príloha I bod 7 — Európska dohoda o hlavných medzinárodných dopravných ťahoch (AGR) — Rozšírenie štvorprúdovej cesty na dĺžke kratšej ako 10 km“

Vo veci C-645/15,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Bavorský správny súdny dvor, Nemecko) z 27. októbra 2015 a doručený Súdnemu dvoru 3. decembra 2015, ktorý súvisí s konaním:

**Bund Naturschutz in Bayern eV,**

**Harald Wilde**

proti

**Freistaat Bayern,**

za účasti:

**Stadt Nürnberg,**

SÚDNY DVOR (šiesta komora),

v zložení: sudcovia J.-C. Bonichot (spravodajca), vykonávajúci funkciu predsedu šiestej komory, A. Arabadžiev a C. G. Fernlund,

generálny advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Bund Naturschutz in Bayern eV a H. Wilde, v zastúpení: A. Lehnert, Rechtsanwalt,
- Freistaat Bayern, v zastúpení: A. Meyer, Oberlandesanwalt, a W. Durner, Rechtsanwalt,
- Stadt Nürnberg, v zastúpení: U. Hösch, Rechtsanwalt,

\* Jazyk konania: nemčina.

— Európska komisia, v zastúpení: A. Becker a C. Zadra, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

### Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. EÚ L 26, 2012, s. 1).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Bund Naturschutz in Bayern eV a Haraldom Wildom na jednej strane a Freistaat Bayern (Spolková krajina Bavorsko, Nemecko) na druhej strane vo veci zákonnosti rozhodnutia prijatého Spolkovou krajinou Bavorsko, v ktorom bola schválená úprava niektorých častí cesty nachádzajúcej sa na území Stadt Nürnberg (Mesto Norimberg, Nemecko) bez posúdenia vplyvu tejto úpravy na životné prostredie.

### Právny rámec

#### *Smernica 2011/92*

- 3 Účelom smernice 2011/92 je podľa jej odôvodnenia 1 kodifikácia smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. ES L 175, 1985, s. 40; Mim. vyd. 15/001, s. 248), ktorá bola niekoľkokrát podstatným spôsobom zmenená a doplnená.
- 4 Smernica 2011/92 obsahuje okrem iných predovšetkým tieto odôvodnenia:

„...“

- (8) Určité projekty majú významné vplyvy na životné prostredie a takéto projekty by mali byť vždy predmetom systematického posudzovania.
- (9) Ostatné projekty nemusia mať v každom prípade významné vplyvy na životné prostredie a takéto projekty by sa mali posudzovať, ak členské štáty uvážia, že môžu mať pravdepodobne významný vplyv na životné prostredie.

...“

- 5 Podľa článku 4 ods. 1 a 2 tejto smernice:

„1. Pokiaľ článok 2 ods. 4 neustanovuje inak, projekty uvedené v prílohe I podliehajú posúdeniu v súlade s článkami 5 až 10.

2. Pokiaľ článok 2 ods. 4 neustanovuje inak, členské štáty určia, či projekty uvedené v prílohe II budú podliehať posúdeniu v súlade s článkami 5 až 10. Členské štáty to určia na základe:

- a) skúmania každého jednotlivého prípadu

alebo

b) prahov alebo kritérií stanovených členskými štátmi.

Členské štáty môžu rozhodnúť uplatňovať oba postupy uvedené v písm. a) a b).“

6 Bod 7 prílohy I uvedenej smernice uvádza ako projekty uvedené v jej článku 4 ods. 1 predovšetkým tieto:

„...“

b) Stavba diaľnic a ciest prvej triedy [Na účely tejto smernice ‚cesta prvej triedy‘ je cesta, ktorá zodpovedá definícii Európskej dohody o hlavných medzinárodných dopravných ťahoch z 15. novembra 1975.];

c) Stavba nových štvor- a viacprúdových ciest alebo vyrovnanie a/alebo rozšírenie existujúcej cesty s dvoma a menej prúdmi, kde by takáto nová cesta alebo vyrovnaná a/alebo rozšírená časť cesty presahovala 10 km alebo viac spojitaj dĺžky.“

7 Bod 24 prílohy I smernice 2011/92 uvádza ako projekty uvedené v článku 4 ods. 1 uvedenej smernice aj tieto:

„Akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v tejto prílohe, ak takáto zmena alebo rozšírenie samotné spĺňajú limity, prípadne ustanovené v tejto prílohe.“

8 Príloha II uvedenej smernice vo svojom bode 10, nazvanom „Infraštruktúrne projekty“, uvádza ako projekty uvedené v jej článku 4 ods. 2 predovšetkým tieto:

„...“

e) Výstavba ciest...;

...“

9 Bod 13 prílohy II smernice 2011/92 uvádza ako projekty uvedené v článku 4 ods. 2 tejto smernice aj tieto:

„a) Akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v prílohe I alebo tejto prílohe už povolených, vykonaných alebo v procese vykonávania, ktoré môžu mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie (zmena alebo rozšírenie neuvedené v prílohe I);

b) Projekty v prílohe I realizované výnimočne alebo na rozvoj a testovanie nových metód alebo výrobkov a ktoré sa nepoužívali dlhšie ako dva roky.“

*AGR*

10 Európska dohoda o hlavných medzinárodných dopravných ťahoch (AGR), podpísaná v Ženeve 15. novembra 1975, vo svojej prílohe II, nazvanej „Podmienky, ktoré musia spĺňať hlavné medzinárodné dopravné ťahy“, obsahuje bod I. 1, ktorý znie takto:

„Nasledujúce ustanovenia sa týkajú základných charakteristík stavby a prestavby hlavných medzinárodných dopravných ťahov, ďalej len ‚medzinárodných ciest‘, pričom zohľadňujú aktuálne technické koncepcie cestného staviteľstva. Neuplatňujú sa na zastavané územia. Tieto územia sa musia obchádzať, ak predstavujú prekážku alebo nebezpečenstvo.“

V tejto prílohe v oddiele II („Kategoríe medzinárodných ciest“) sa nachádza bod II. 3, ktorý obsahuje túto definíciu:

„Cesty prvej kategórie

Cesta prvej kategórie je cesta vyhradená pre automobilovú dopravu, dostupná len z mimoúrovňových križovatiek alebo riadených križení, na ktorej je zakázané najmä zastavenie a parkovanie.“

*Nemecké právo*

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (bavorský zákon o pozemných komunikáciách), v znení uverejnenom 5. októbra 1981, naposledy zmenený a doplnený zákonom z 22. mája 2015, vo svojom § 37, nazvanom „Posúdenie vplyvov na životné prostredie“, stanovuje:

„Posúdenie vplyvov na životné prostredie sa uskutočňuje pri štátnych cestách, okresných cestách, cestách spájajúcich obce a miestnej komunikácii,

1. v prípade stavby štvor- a viacprúdových ciest alebo rozšírenia alebo vyrovnanie existujúcich ciest na štvor- a viacprúdové cesty, pokiaľ novopostavený, rozšírený alebo vyrovnaný úsek cesty
  - a) má spojitú dĺžku najmenej 10 km alebo
  - b) má spojitú dĺžku najmenej 5 km a najmenej na 5 % dĺžky zasahuje do biotopov ... s rozlohou najmenej 1 ha, chránených území vyhlásených podľa smernice [Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Ú. v. ES L 206, 1992, s. 7; Mim. vyd. 15/002, s. 102)] alebo smernice [Rady z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúceho vtáctva (79/409/EHS) (Ú. v. ES L 103, 1979, s. 1)], národných parkov ... alebo chránených prírodných oblastí ..., alebo
2. v prípade stavby jedno-, dvoj- alebo trojprúdových ciest, pokiaľ novopostavený úsek cesty má spojitú dĺžku najmenej 10 km a najmenej na 5 % dĺžky zasahuje do územia alebo biotopu podľa bodu 1 písm. b) alebo
3. v prípade, pokiaľ nespádajú pod bod 1, zmeny cesty rozšírením najmenej o jeden ďalší jazdný pruh v spojitú dĺžku najmenej 10 km, pričom úsek trasy, ktorý sa má zmeniť, najmenej na 5 % dĺžky zasahuje do územia alebo biotopu podľa bodu 1 písm. b).“

### **Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky**

- 12 Príslušné orgány Spolkovej krajiny Bavorsko rozhodnutím z 28. júna 2013 schválili plán povoľujúci úpravu niektorých častí okresnej cesty č. 4 na území mesta Norimberg.
- 13 Dotknutý plán úpravy sa týka dvoch úsekov tejto cesty, ktorá má dva jazdné pruhy v každom smere. Na prvom úseku s dĺžkou 1,8 km má byť na jednej strane postavený tretí jazdný pruh a na dĺžke asi 1,3 km majú byť postavené protihlukové steny. Na druhom úseku s dĺžkou 2,6 km má byť postavený cestný tunel s dĺžkou asi 1,8 km, existujúce „úrovňové prejazdy“ majú byť prestavané na „bezúrovňové prejazdy“ a má byť postavená nová príjazdová cesta z centra mesta Norimberg. Oba dotknuté úseky sa nachádzajú na území mesta.
- 14 Každý z dvoch žalobcov v konaní vo veci samej podal žalobu o neplatnosť tohto rozhodnutia z 28. júna 2013 na Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (Bavorský správny súd Ansbach) predovšetkým z dôvodu, že mu nepredchádzalo posúdenie vplyvov na životné prostredie.

- 15 Tieto žaloby boli zamietnuté rozsudkom zo 14. júla 2014. Uzneseniami z 23. júna 2015 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Bavorský správny súdny dvor, Nemecko) pripustil, aby žalobcovia v konaní vo veci samej podali proti uvedeným rozsudkom odvolanie.
- 16 V rámci preskúmania tohto odvolania sa vnútroštátny súd zaoberal otázkou, či dotknutý plán musí podliehať posúdeniu z hľadiska jeho vplyvov na životné prostredie na základe bodu 7 písm. b) a c) prílohy I smernice 2011/92. Má pochybnosti najmä o uplatnení týchto ustanovení na úpravu dĺžky kratšej ako 10 km a kladie si otázku, či ide o „stavbu“ v zmysle týchto ustanovení.
- 17 Za týchto podmienok Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Bavorský správny súdny dvor) rozhodol prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa bod 7 písm. c) prílohy I smernice 2011/92... vykladať tak, že toto ustanovenie zahŕňa aj rozšírenie existujúcich štvor- a viacprúdových ciest?
2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:
- Má sa bod 7 písm. c) prílohy I smernice 2011/92 vo vzťahu k bodu 7 písm. b) tej istej prílohy vykladať ako špeciálne ustanovenie a teda majúce prednosť?
3. V prípade zápornej odpovede na prvú alebo druhú otázku:
- Vyžaduje pojem ‚cesta prvej triedy‘ v bode 7 písm. b) prílohy I smernice 2011/92, aby pri relevantnom úseku cesty išlo o hlavný medzinárodný dopravný ťah v zmysle [AGR]?
4. V prípade zápornej odpovede na prvú, druhú alebo tretiu otázku:
- Má sa pojem ‚stavba‘ v zmysle bodu 7 písm. b) prílohy I smernice 2011/92 uplatniť aj na rozšírenie cesty, pri ktorom existujúca trasa cesty nebude podstatne zmenená?
5. V prípade kladnej odpovede na štvrtú otázku:
- Vyžaduje pojem ‚stavba‘ v bode 7 písm. b) prílohy I smernice 2011/92, aby mal dotknutý úsek cesty určitú minimálnu dĺžku? Má sa pritom, v prípade kladnej odpovede, vychádzať zo spojitej dĺžky úseku cesty? V prípade kladnej odpovede, predstavuje takú minimálnu dĺžku viac ako 2,6 km spojitej dĺžky, resp. – ak sa majú spočítať dĺžky viacerých nespojitých úsekov trasy – viac ako celkovo 4,4 km?
6. V prípade zápornej odpovede na piatu otázku:
- Uplatňuje sa druhá alternatíva bodu 7 písm. b) prílohy I smernice 2011/92 (stavba cesty prvej triedy) na rozšírenie cesty v zastavanom území v zmysle [AGR]?“

## O prejudiciálnych otázkach

### O prvej otázke

- 18 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má príloha I bod 7 písm. c) smernice 2011/92 vykladať v tom zmysle, že toto ustanovenie sa vzťahuje aj na projekt rozšírenia cesty, ktorý, hoci sa ako v konaní vo veci samej týka úseku s dĺžkou kratšou ako 10 km, pozostáva z úpravy už existujúcej štvor- alebo viacprúdovej cesty.

- 19 V tejto súvislosti treba uviesť, že podľa odôvodnení 8 a 9 smernice 2011/92 zamýšľal normotvorca Európskej únie rozlíšiť medzi určitými projektmi, ktoré majú významné vplyvy na životné prostredie a mali by byť vždy predmetom systematického posudzovania, a ostatnými projektmi, ktoré nemusia mať v každom prípade významné vplyvy na životné prostredie a ktoré by sa mali posudzovať, ak členské štáty uvážia, že môžu mať pravdepodobne významný vplyv na životné prostredie.
- 20 Článok 4 smernice 2011/92 tak vo svojom odseku 1 rozlišuje jednak projekty uvedené v prílohe I tejto smernice, ktoré členské štáty musia podrobiť posúdeniu vplyvov na životné prostredie, a jednak vo svojom druhom odseku projekty uvedené v prílohe II uvedenej smernice, pre ktoré členské štáty určia, či budú podliehať takému posúdeniu.
- 21 V prílohe I smernice 2011/92 je v bode 7 písm. b) uvedená stavba diaľnic a ciest prvej triedy a v bode 7 písm. c) stavba nových štvor- a viacprúdových ciest, alebo vyrovnanie a/alebo rozšírenie existujúcej cesty s dvoma a menej prúdmi, kde by takáto nová cesta, alebo vyrovnaná a/alebo rozšírená časť cesty presahovala 10 km, alebo viac spojitú dĺžku.
- 22 Z ustanovení prílohy I bodu 7 písm. c) smernice 2011/92 jasne vyplýva, že normotvorca Únie zamýšľal vyhradiť povinnosť pre členské štáty, aby určité projekty úpravy ciest boli predmetom systematického posudzovania vplyvov na životné prostredie, iba pokiaľ ide o projekty, ktoré sa týkajú úsekov cesty podstatnej dĺžky, v danom prípade najmenej 10 km.
- 23 Hoci je pôsobnosť smernice 2011/92, ako aj smernice 85/337 rozsiahla a jej cieľ veľmi široký (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky z 28. februára 2008, Abraham a i., C-2/07, EU:C:2008:133, bod 32, ako aj z 25. júla 2008, Ecologistas en Acción/CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, bod 28), teleologický výklad smernice uvedenej ako prvej sa však nemôže odkloniť od jasne vyjadrenej vôle normotvorcu Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. marca 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest a i., C-275/09, EU:C:2011:154, bod 29).
- 24 Projekt rozšírenia cesty, ktorý sa ako v konaní vo veci samej týka úseku s dĺžkou kratšou ako 10 km, z dôvodu jeho samotnej povahy, hoci aj pozostáva z úpravy už existujúcej štvor- alebo viacprúdovej cesty, nepatrí medzi projekty, ktoré sú uvedené v prílohe I bode 7 písm. c) smernice 2011/92.
- 25 Táto úvaha nemá vplyv na to, aby sa v konaní vo veci samej prípadne uplatnili ustanovenia článku 4 ods. 2 a prílohy II smernice 2011/92.
- 26 S prihliadnutím na vyššie uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že príloha I bod 7 písm. c) smernice 2011/92 sa nemá vykladať v tom zmysle, že toto ustanovenie sa vzťahuje aj na projekt rozšírenia cesty, ktorý, hoci sa ako v konaní vo veci samej týka úseku s dĺžkou kratšou ako 10 km, pozostáva z úpravy už existujúcej štvor- alebo viacprúdovej cesty.

#### *O druhej prejudiciálnej otázke*

- 27 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku nie je potrebné odpovedať na druhú otázku.

#### *O tretej a šiestej otázke*

- 28 Vnútroštátny súd sa svojou treťou a šiestou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, v podstate pýta na rozsah pojmu „cesty prvej triedy“, ktorých stavba podľa prílohy I bodu 7 písm. b) smernice 2011/92 podlieha posúdeniu vplyvov na životné prostredie.
- 29 Bod 7 písm. b) prílohy I smernice 2011/92 definuje cesty prvej triedy odkazom na definíciu ciest prvej kategórie, ktorú obsahuje AGR, ako bolo pripomenuté v bode 10 tohto rozsudku.

- 30 V prvom rade treba uviesť, že bod 7 písm. b), ako aj odkaz na AGR mali rovnaké znenie, ako znenie v smernici 85/337. Pokiaľ ide o uplatnenie tejto smernice, Súdny dvor už rozhodol, že vzhľadom na to, že zmluvnými stranami dohody sú len niektoré členské štáty, tento odkaz sa týka znenia dohody platného v momente prijatia smernice 85/337, teda znenia z 15. novembra 1975 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. júla 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, bod 30).
- 31 Z dôvodu, že smernica 2011/92 uskutočnila iba kodifikáciu smernice 85/337, že zmluvnými stranami AGR sú len niektoré členské štáty a že žiadna skutočnosť neumožňuje domnievať sa, že normotvorca Únie v čase prijatia smernice 2011/92 zamýšľal odkázať, prostredníctvom odkazu na túto dohodu, nie na pôvodné znenie, ale na jej zmenené a revidované znenie, treba naďalej vychádzať z uvedenej dohody v jej znení platnom ku dňu jej podpisu, teda k 15. novembru 1975.
- 32 V druhom rade treba pripomenúť, že podľa odkazu na AGR vykonaného v prílohe I bode 7 písm. b) smernice 2011/92 sa pod pojmom „cesta prvej triedy“ na účely tejto smernice rozumie cesta, ktorá zodpovedá definícii uvedenej v tejto dohode. Zo samotného znenia tohto ustanovenia tak vyplýva, že uvedená smernica sa prostredníctvom odkazu na takú definíciu, a nie na cesty, ktoré patria do pôsobnosti AGR, vzťahuje na cesty, ktorých technické charakteristiky sú obsiahnuté v tejto definícii, a nie na cesty, ktoré sú podľa tejto definície označené ako „hlavné medzinárodné dopravné ťahy“ v zmysle AGR. Do pôsobnosti prílohy I bodu 7 písm. b) tej istej smernice tak patrí stavba cesty, ktorá vykazuje také technické charakteristiky ciest prvej kategórie, ktoré vyplývajú z definície uvedenej v AGR aj v prípade, že táto cesta nie je súčasťou siete hlavných medzinárodných dopravných ťahov.
- 33 S prihliadnutím na povinnosti, ktoré ukladá smernica 2011/92, je bezvýznamná okolnosť, že podľa prílohy II bodu I. 1 AGR sa ustanovenia tejto prílohy „neuplatňujú na zastavané územia“, ktoré „sa musia obchádzať, ak predstavujú prekážku alebo nebezpečenstvo“. Také obmedzenie pôsobnosti AGR samo osebe žiadnym spôsobom nespochybňuje uplatniteľnosť, na základe smernice 2011/92, takých technických charakteristík, ktoré spĺňajú cesty prvej kategórie, ako sú definované v tejto dohode.
- 34 V treťom rade je cesta prvej kategórie podľa tejto definície cestou vyhradenou pre automobilovú dopravu, dostupná len z mimoúrovňových križovatiek alebo riadených križení, na ktorej je zakázané najmä zastavenie a parkovanie. Z vymedzenia tohto pojmu nevyplýva, že mestské cesty by mali byť *a priori* vylúčené. Treba sa naopak pridržať takého výkladu, že pokiaľ cesty na zastavaných územiach nie sú výslovne vylúčené, pojmy „cesty prvej triedy“ zahŕňajú aj mestské cesty, ktoré spĺňajú charakteristiky stanovené v prílohe II AGR (rozsudok z 25. júla 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, bod 31).
- 35 Z vyššie uvedeného vyplýva, že na tretiu a šiestu otázku treba odpovedať tak, že príloha I bod 7 písm. b) smernice 2011/92 sa má vykladať v tom zmysle, že „cestami prvej triedy“ v zmysle tohto ustanovenia sú cesty, ktorých technické charakteristiky sú obsiahnuté v definícii uvedenej v prílohe II bode II. 3 AGR aj v prípade, že tieto cesty nie sú súčasťou siete hlavných medzinárodných dopravných ťahov upravenej v tejto dohode alebo sa nachádzajú na území mesta.

#### *O štvrtej a piatej otázke*

- 36 Vnútroštátny súd sa svojou štvrtou a piatou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, v podstate pýta na rozsah pojmu „stavba“ v zmysle prílohy I bodu 7 písm. b) smernice 2011/92.
- 37 Ako to zdôraznil vnútroštátny súd, Súdny dvor, pokiaľ ide o ustanovenia prílohy I bodu 7 písm. b) a c) smernice 85/337, ktoré boli prevzaté v totožnom znení do prílohy I bodu 7 písm. b) a c) smernice 2011/92, ich vyložil široko, keď rozhodol, že projekt prestavby cesty, ktorý sa svojím rozsahom a spôsobom realizácie rovná stavbe, možno v zmysle týchto ustanovení považovať za stavbu (pozri

v tomto zmysle rozsudky z 25. júla 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, bod 36, ako aj zo 17. marca 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest a i.*, C-275/09, EU:C:2011:154, bod 27).

- 38 Vnútroštátny súd si na základe tejto analýzy kladie otázku, či projekt, ktorý sa v konaní vo veci samej týka prestavby cesty určitého rozsahu, avšak v dĺžke kratšej ako 10 km a bez podstatnej zmeny trasy cesty, možno považovať za projekt týkajúci sa „stavby“ v zmysle prílohy I bodu 7 písm. b) smernice 2011/92.
- 39 Treba uviesť, že pojem „stavba“ použitý v prílohe I bode 7 písm. a) prílohy I smernice 2011/92 nevedie k žiadnym dvojznačnostiam a že sa má chápať v obvyklom zmysle, to znamená, že ide o realizáciu diel, ktoré predtým neexistovali, alebo o fyzickú zmenu existujúcich stavieb (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. marca 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest a i.*, C-275/09, EU:C:2011:154, bod 26).
- 40 Nezdá sa byť spochybniteľné, že pod takú zmenu spadá projekt, ktorý upravuje prestavbu predtým existujúcich ciest prostredníctvom opatrení stavebného inžinierstva určitého rozsahu, najmä vyhlbením tunela, hoci sa vykonávajú na existujúcej trase cesty a na dĺžke kratšej ako 10 km.
- 41 V tejto súvislosti treba konštatovať, že na rozdiel od ustanovení bodu 7 písm. a) a c) prílohy I smernice 2011/92, ustanovenia tohto bodu 7 písm. b) neobsahujú žiadny odkaz na minimálnu dĺžku, ktorú musia mať cesty, ktorých sa týkajú. Okrem toho zo znenia ustanovenia uvedeného ako posledné vyplýva, že normotvorca Únie zaradil stavbu diaľnic a ciest prvej triedy k projektom, ktoré sú vždy predmetom systematického posudzovania ich vplyvov na životné prostredie, pričom nevyžaduje, aby sa taká stavba týkala určitej minimálnej dĺžky.
- 42 Napokon nemožno vylúčiť, že by rozšírenie cesty, hoci aj obmedzenej dĺžky, bolo z dôvodu jeho samotnej povahy takého rozsahu, že by malo významný vplyv na životné prostredie. Pojem „stavba“ v zmysle prílohy I bodu 7 písm. b) smernice 2011/92 nevyžaduje, aby mal dotknutý úsek cesty určitú dĺžku. Prináleží vnútroštátnemu súdu, aby za podmienok pripomenutých v bode 37 tohto rozsudku posúdil v každom jednotlivom prípade, či v dôsledku všetkých jeho charakteristík, a nielen jeho dĺžky, je dotknuté rozšírenie cesty takého rozsahu, že musí byť kvalifikované ako „stavba“ v zmysle tejto smernice.
- 43 V dôsledku toho treba na štvrtú a piatu otázku odpovedať tak, že pojem „stavba“ v zmysle prílohy I bodu 7 písm. b) smernice 2011/92 sa má vykladať tak, že sa týka realizácie diel, ktoré predtým neexistovali, alebo o fyzickú zmenu existujúcich stavieb. Pre posúdenie, či taká zmena môže byť svojím rozsahom a spôsobom realizácie považovaná za rovnú takej stavbe, prináleží vnútroštátnemu súdu, aby zohľadnil všetky charakteristiky dotknutého diela, a nielen jeho dĺžku alebo zachovanie jeho pôvodnej trasy.

## O trovách

- 44 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.



Z týchto dôvodov Súdny dvor (šiesta komora) rozhodol takto:

1. Príloha I bod 7 písm. c) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie sa nemá vykladať v tom zmysle, že toto ustanovenie sa vzťahuje aj na projekt rozšírenia cesty, ktorý, hoci sa ako v konaní vo veci samej týka úseku s dĺžkou kratšou ako 10 km, pozostáva z úpravy už existujúcej štvor- alebo viacprúdovej cesty.
2. Príloha I bod 7 písm. b) smernice 2011/92 sa má vykladať v tom zmysle, že „cestami prvej triedy“ v zmysle tohto ustanovenia sú cesty, ktorých technické charakteristiky sú obsiahnuté v definícii uvedenej v prílohe II bode II. 3 Európskej dohody o hlavných medzinárodných dopravných ťahoch (AGR), podpísanej v Ženeve 15. novembra 1975, aj v prípade, že tieto cesty nie sú súčasťou siete hlavných medzinárodných dopravných ťahov upravenej v tejto dohode alebo sa nachádzajú na území mesta.
3. Pojem „stavba“ v zmysle prílohy I bodu 7 písm. b) smernice 2011/92 sa má vykladať tak, že sa týka realizácie diel, ktoré predtým neexistovali, alebo o fyzickú zmenu existujúcich stavieb. Pre posúdenie, či taká zmena môže byť svojím rozsahom a spôsobom realizácie považovaná za rovnú takej stavbe, prináleží vnútroštátnemu súdu, aby zohľadnil všetky charakteristiky dotknutého diela, a nielen jeho dĺžku alebo zachovanie jeho pôvodnej trasy.

Podpisy